Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4135

15. 03. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainder Steenblock, Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/3871 —

Wirtschaftlichkeit des Transrapid

„Wir ziehen den Transrapid unbeirrt durch", so Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, in einem Gespräch mit dem Berliner Tagesspiegel am 4. Februar 1996.

Zur Kritik des Bundesrechnungshofes an zu niedrig einkalkulierten Grundstückskosten sagte der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, am 7. Februar 1996 dem Deutschlandfunk: „Ich glaube allerdings, daß er die Risiken an diesem Punkt überschätzt, weil wir weitgehend über Bahngelände vorgehen werden."

Am 6. Februar 1996 sagte der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, in einem dpa-Gespräch: „Bei einer Verlängerung der Strecke in die Berliner City könne größtenteils Gelände der Deutschen Bahn genutzt werden, so daß Erwerb vom freien Markt nicht erforderlich sei."

1. Welche Funktion hat nach Auffassung der Bundesregierung die umfassende Wirtschaftlichkeitsrechnung, deren Vorlage von der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft nach Abschluß des Raumordnungsverfahrens angekündigt wird?

   Wird die Bundesregierung die Entscheidung, ob der Transrapid gebaut wird, von der Wirtschaftlichkeitsrechnung abhängig machen?

Einem vertieften Planungsprozeß entsprechend können z. B. die erforderlichen Investitionskosten des Fahrwegs für den Transrapid, die als wesentlicher Bestandteil in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung eingehen, genauer abgeschätzt werden.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung wird vom Bundeskabinett selbst und auch von Industrie und kreditgebenden Banken gefordert. Das Ergebnis dieser Berechnung wird in die Entschei-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 13. März 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

dungsfindung aller Beteiligten zur Fortsetzung oder Modifizierung des Projektes einfließen.

2. Zieht die Bundesregierung die Möglichkeit in Betracht, daß die Wirtschaftlichkeitsrechnung zuungunsten des Transrapid ausgeht?

   Wenn nein, warum ist sie sich angesichts der Kritik u. a. des Bundesrechnungshofes, von Prof. Dr. Rothengatter (Universität Karlsruhe) und Dr. Hopf (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) an überschätzten Erlösen und unterschätzten Kosten so sicher?

   Wenn ja, auf welcher Grundlage behauptet der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, unbeirrt schon jetzt, daß der Transrapid „durchgezogen werde"?

Bisher geht die Bundesregierung nicht davon aus, daß die Wirtschaftlichkeitsberechnung zuungunsten des Transrapid ausgeht. Bei ihrem Abwägungsprozeß kann sie sich nicht nur auf einzelne Meinungsäußerungen stützen, sie muß vielmehr vertiefende umfassende Untersuchungen der Kosten- und Erlösseite anstellen.

3. Zu welchem Zeitpunkt und mit welchen geplanten Beschlüssen würden Fakten geschaffen werden, die im Falle eines Verzichts auf den Transrapid Kosten, wie z. B. Entschädigungen, Vertragsausstiegsgebühren u. ä., verursachen?

Bevor nicht endgültig entschieden ist, unter welchen Bedingungen der Transrapid verwirklicht wird, werden keine Fakten, z. B. Vertragsabschlüsse oder dergleichen geschaffen, die bei möglichen Abänderungen des Projektes Kosten verursachen könnten.

4. Welche Kompensationen wurden der DB AG dafür geboten, daß sie sich an der avisierten Gründung der Magnetschwebebahn-Betriebsgesellschaft beteiligt und neuerdings sogar Bereitschaft signalisiert, auf eine Entschädigung für Erlös- bzw. Deckungsbeitragsausfälle zu verzichten?

Mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) wird über eine Vorzugsverzinsung des von ihr eingesetzten Kapitals verhandelt, die für einen befristeten Zeitraum ab Betriebsaufnahme gezahlt werden soll.

5. Hält die Bundesregierung den Verzicht auf Erlösausfälle durch die DB AG unter unternehmerischen, betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten für vertretbar?

Die DB AG muß als selbständig handelndes Unternehmen den Verkehr auf den beiden spurgeführten Verkehrsträgern in der Relation Hamburg—Berlin nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten optimieren.

6. Hält die Bundesregierung es mit einer unternehmerischen Betriebsführung der DB AG für vereinbar, von ihr die Bereitstellung von bahneigenen Grundstücken weit unter dem Verkehrswert zu verlangen?

Über die Konditionen der Nutzung oder den Erwerb bahneigener Grundstücke ist zu gegebener Zeit zu verhandeln. Die Bundesregierung kann und wird von der DB AG weder die Nutzung noch den Erwerb von Grundstücken zu unbilligen Bedingungen verlangen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333